Deutscher Bundestag **Drucksache 19/1693**

19. Wahlperiode 17.04.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Frank Sitta, Judith Skudelny, Daniel Föst, Hagen Reinhold, Aggelidis Grigorios, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg, Bijan Djir-Sarai, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Karsten Klein, Daniela Katrin Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Wolfgang Kubicki, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Dr. Jürgen Martens, Christoph Meyer, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew J. Ullmann, Gerald Ullrich, Johannes Vogel, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Luftreinhaltung im Straßenverkehr – Ökonomisch, ökologisch und sozial

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Vergleich zu anderen europäischen Ländern ist die Luft in Deutschland kontinuierlich verbessert worden. Daher ist es für die Menschen in Deutschland oft nicht verständlich, warum sich gerade jetzt die EU in die Umweltpolitik in Deutschland einmischt. Jedoch können Stickoxidgrenzwerte vielerorts in deutschen Städten nicht eingehalten werden. Grund hierfür sind neben dem Straßenverkehr auch Industrie sowie weitere Verkehrsträger. Werden die Grenzwerte zukünftig nicht eingehalten, kann dies Vertragsverletzungsklagen der Europäischen Union zur Folge haben. Und das obwohl in Deutschland mögliche Toleranzen bei der Aufstellung der Messstellen nicht ausgenutzt werden. Deutschland setzt sich höhere Standards, um Luft rein zu halten und gerät dabei in schwieriges Fahrwasser.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 drohen nun Dieselfahrverbote. Obwohl sich Deutschland strenge Richtlinien setzte, verfehlten die letzten Bundesregierungen die Infrastruktur zu modernisieren und Gesellschaft an die Einhaltung der Grenzwerte heranzuführen. Wir müssen nun die verlorene Zeit aufholen und uns für nachhaltigen Emissions- und Immissionsschutz einsetzen. Saubere Luft ist ein hohes Gut, welches Natur und Mensch zugleich zu Gute kommt.

Nichtsdestotrotz brauchen wir Umweltpolitik mit Maß und Verstand. Aufgrund von Korrelationsstudien hervorgerufenem medialen Druck fühlt sich die Politik zu kurzfristigen Maßnahmen wie Dieselfahrverbote gedrängt. Dabei können epidemiologische Studien lediglich statistische Zusammenhänge zwischen Stickoxidemissionen und Todesursache ausmachen. In der Öffentlichkeit werden die Studien aber instrumentalisiert und von Lobbyverbänden zur Panikmache missbraucht, indem auch ein ursächlicher Zusammenhang suggeriert wird. Epidemiologische Studien sind allerdings nicht dazu geeignet diesen herzustellen.

Andere wichtige Aussagen der jüngst veröffentlichen Studie des Umweltbundesamts werden allerdings unterschlagen. So zeigt die Studie auf, dass, selbst wenn alle Unsicherheitsfaktoren ausgeblendet werden, sich das Risiko einer kardiovaskuläre Mortalität** nur um 3% erhöht.*** Fahrverbote bedeuten eine finanzielle Belastung in Milliardenhöhe. Diese Investitionssumme zielt auf den kleinsten Verursacher der Herzkreislauferkrankungen. Die Hauptrisikofaktoren sind vor allem Stress, ungesunde Ernährung, Übergewicht und Rauchen verursacht. Die Investitionssummen für Fahrverbote können an anderer Stelle mehr zur Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger beitragen.

Maßnahmen wie Fahrverbote verlagern das Problem der Luftreinhaltung lediglich und schaden sogar dem Klimaschutz. Statt dem öffentlichen Druck nachzugeben, muss an einer nachhaltigen Lösung gearbeitet werden. Ökologische Zielsetzung muss zum einen mit ökonomischen und zum anderen sozialen Risiken aufgewogen werden.

Aus ökonomischer Sicht werden Millionen Dieselfahrer kalt enteignet. Der wirtschaftliche Schaden von Fahrverboten ist für den Verbraucher und die Wirtschaft enorm. Besonders das Handwerk und kleine sowie mittlere Unternehmen und die Menschen, die sich nicht regelmäßig einen Neuwagen leisten können, sind betroffen. Tausende Jobs in der Automobilindustrie werden riskiert, um einen ideologischen Kampf um Fahrverbote für sich zu gewinnen.

Dabei gibt es nachhaltige Konzepte zur Luftreinhaltung und Umweltpolitik. Nur so können nachhaltig Umweltstandards erreicht werden und gleichzeitig Bürgerinnen und Bürger geschützt werden sowie Akzeptanz in Wirtschaft und Bevölkerung aufgebaut werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. im Hinblick auf die verschärfte 39. BImSchV bei der EU-Kommission Vertragsverletzungsverfahren zu verhindern,
2. eine rechtskonforme, standardisierte und bundesweit vergleichbare Durchführung von Schadstoffmessungen in deutschen Städten zu gewährleisten unter Ausnutzung der zulässigen Toleranzen,
3. Standorte von Messstationen an die gegebenenfalls Novellierung der Standortbestimmungen anzupassen,
4. bei zukünftigen bundes- und europapolitischen Entscheidungen, wie beispielsweise die Festlegung von Grenzwerten und der Gestaltung des Luftreinhalteplans, alle Säulen der Nachhaltigkeit (ökologisch, ökonomisch und sozial) zu beachten,
5. verstärkt Möglichkeiten der Digitalisierung der Infrastruktur zu nutzen, um Verkehr zu verflüssigen,
6. den Ausbau von effektiven Umgehungsstraßen voranzutreiben,
7. Maßnahmen zur stärkeren Vernetzung des ÖPNV zu ergreifen,
8. Maßnahmen zur Verringerung von Hintergrundemissionen zu ergreifen,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

9. Möglichkeiten der Forschung zu nutzen: Forschungsförderung – speziell für neue Antriebstechnologien sowie alternativer Kraft- und Zusatzstoffen,
10. Grenzwerte grundsätzlich nicht unmittelbar von den Ergebnissen sogenannten Korrelationsstudien (epidemiologische Studien) abzuleiten, sondern nach dem Zieldreieck der Nachhaltigkeit ökonomisch, ökologisch und sozial zu gestalten. Ergebnisse von klinischen Studien sind bei der Festlegung der Grenzwerte zu berücksichtigen.

Berlin, den 17. April 2018

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Für einen nachhaltigen Verkehr müssen in Zukunft ökologische Ziele mit ökonomischen und sozialen Risiken abgewogen werden. Fahrverbote und Nachrüstungen können kurzfristig Werte einhalten und eventuell eine Klage der EU verhindern. Die Probleme werden dagegen lediglich verlagert.

Durch lange Ausweichstrecken bei etwaigen Fahrverboten werden Emissionen steigen. Das derzeitige Straßennetz ist noch nicht dafür ausgelegt den Stadtverkehr aufzufangen. Hier müssen Maßnahmen ergriffen werden bereits geplante Bauprojekte umgehend durchzuführen, um das Straßennetz anzupassen. Durchgangsverkehr kann durch den Ausbau von Umgehungsstraßen verhindert werden und so effektiv zur Verbesserung der Luftqualität beitragen.

Statt medial getriebene Politik müssen konkrete Maßnahmen zur langfristigen Verbesserung der Luftqualität ergriffen werden. Hierbei kann der zunehmenden Digitalisierung der Gesellschaft eine Schlüsselrolle zugeteilt werden. Durch effektive Anwendung von intelligenter Verkehrslenkung kann der Verkehr verflüssigt werden und unnötige Standzeiten verhindert werden.

Auch der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) bietet zahlreiche ungenutzte Chancen zur Vermeidung von Stadtverkehr. So könnten Emissionsgrenzwerte in Städten ökologisch, ökonomisch und sozial verträglich eingehalten. Angebote müssen verlässlicher und attraktiver werden, damit der Straßenverkehr entlastet wird. Hierfür muss der ÖPNV vor allem im ländlichen Raum besser vernetzt werden und Angebote ausgebaut werden – auch unter Verwendung von E-Mobilitätskonzepten.

Die derzeitige öffentliche Diskussion über die Einhaltung von Messwerten konzentriert sich auf den Straßenverkehr ohne dabei Emissionen aus Schifffahrt oder Industrie zu beachten. Auch hier müssen Chancen zur Verbesserung der Luftqualität ergriffen werden.

Als Wissenschaftsstandort Deutschland müssen auch innovative Konzepte einbezogen werden. Die Entwicklung von Kraftstoffen und Motortechnologien sowie effektiven Infrastruktursystemen muss mehr gefördert werden, damit auch in Zukunft kontinuierliche Verbesserung der Luftqualität gewährleistet werden kann. Hierzu gehört auch die Weiterentwicklung an alternativen Antriebssystemen wie E-Mobilität oder Brennstoffzellentechnik.

* Emissionen ausgewählter Luftschadstoffe, Umweltbundesamt, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/384/bilder/2_abb_emi-ausgew-luftschadst_2017-06-12.png

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

** Die altersstandardisierte Mortalitätsrate (ASDR) kardiovaskulärer Erkrankungen in Deutschland betrug 204 (Frauen) bzw. 477 (Männer) pro 100.000 Einwohner im Jahr 2013. Cardiovascular disease in Europe: epidemiological update 2016, European Heart Journal, Volume 37, Issue 42, 7 November 2016, Pages 3232–3245, https://doi.org/10.1093/eurheartj/ehw334

*** Umweltbundesamt (2018): Quantifizierung von umweltbedingten Krankheitslasten aufgrund der Stickstoffdioxid Exposition in Deutschland, Abschlussbericht: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/abschlussbericht_no2_krankheitslast_final_2018_03_05.pdf, S.187, Tab. 59

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.